

Delibera n. 170/2024

Indicazioni e prescrizioni relative al Prospetto informativo della rete 2026 presentato da Ferrovienord S.p.A.

L'Autorità, nella sua riunione del 20 novembre 2024

VISTO l'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, che ha istituito, nell'ambito delle attività di regolazione dei servizi di pubblica utilità di cui alla legge 14 novembre 1995, n. 481, l'Autorità di regolazione dei trasporti (nel seguito: Autorità), ed in particolare la lett. a) del comma 2, che stabilisce che l'Autorità provvede *“a garantire, secondo metodologie che incentivino la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie”*;

VISTO il decreto legislativo 19 novembre 1992, n. 422, recante: *“Conferimento alle regioni ed agli enti locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59”*;

VISTO il decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, recante *“Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico (Rifusione)”*, ed in particolare:

- l'articolo 1, comma 4, ai sensi del quale *“[l]e reti ferroviarie rientranti nell'ambito di applicazione del presente decreto e per le quali sono attribuite alle regioni le funzioni e i compiti di programmazione e di amministrazione ai sensi del decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422, sono regolate, con particolare riferimento a quanto attiene all'utilizzo ed alla gestione di tali infrastrutture, all'attività di trasporto per ferrovia, al diritto di accesso all'infrastruttura ed alle attività di ripartizione ed assegnazione della capacità di infrastruttura, sulla base dei principi della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, che istituisce un unico spazio ferroviario europeo e del presente decreto”*;
- l'articolo 1, comma 5, ai sensi del quale *“[p]er le reti di cui al comma 4, le funzioni dell'organismo di regolazione di cui all'articolo 37, sono svolte dall'Autorità di regolazione dei trasporti, di cui all'articolo 37 del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, sulla base dei principi stabiliti dalla direttiva 2012/34/UE e dal presente decreto”*;

- l'articolo 14, comma 1, ai sensi del quale *“Il gestore dell’infrastruttura, previa consultazione delle regioni, delle province autonome e delle altre parti interessate, elabora e pubblica un prospetto informativo della rete, provvede al suo periodico aggiornamento e procede ad apportare le opportune modifiche ed integrazioni, sulla base delle eventuali indicazioni e prescrizioni dell’Organismo di regolazione, che possono riguardare anche le specifiche modalità della predetta consultazione”*;
- l'articolo 37, comma 3, ai sensi del quale l’Autorità, tra l’altro, *“in particolare, controlla che il prospetto informativo della rete non contenga clausole discriminatorie o non attribuisca al gestore dell’infrastruttura poteri discrezionali che possano essere utilizzati per discriminare i richiedenti”*;

- VISTO** il decreto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti del 5 agosto 2016, recante *“Individuazione delle reti ferroviarie rientranti nell’ambito di applicazione del decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112, per le quali sono attribuite alla Regioni le funzioni e i compiti di programmazione e amministrazione”*, che, in applicazione di quanto previsto dall’articolo 1, comma 6, del d.lgs. 112/2015, individua le reti ferroviarie di cui al citato comma 4 del medesimo articolo;
- VISTO** il decreto legislativo 23 novembre 2018, n. 139, recante *“Attuazione della direttiva (UE) 2016/2370 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2016, che modifica la direttiva 2012/34/UE per quanto riguarda l’apertura del mercato dei servizi di trasporto nazionale dei passeggeri per ferrovia e la governance dell’infrastruttura ferroviaria”*;
- VISTA** la decisione delegata (UE) 2017/2075 della Commissione, del 4 settembre 2017, che sostituisce l’allegato VII della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico;
- VISTO** il regolamento di esecuzione (UE) 2017/2177 della Commissione, del 22 novembre 2017, relativo all'accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari;
- VISTO** il regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione, del 20 novembre 2018, che stabilisce la procedura e i criteri per l'applicazione dell'esame dell'equilibrio economico a norma dell'articolo 11 della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio;
- VISTO** il regolamento (UE) 2021/782 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 29 aprile 2021, relativo ai diritti e agli obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario;
- VISTA** la delibera dell’Autorità n. 70/2014, del 31 ottobre 2014, recante *“Regolazione dell’accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture ferroviarie e avvio del*

procedimento per la definizione dei criteri per la determinazione del pedaggio per l'utilizzo delle infrastrutture ferroviarie”;

VISTA la delibera dell’Autorità n. 16/2018, dell’8 febbraio 2018, recante “*Condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto passeggeri per ferrovia, nazionali e locali, connotati da oneri di servizio pubblico ai sensi dell’articolo 37, comma 2, lettera d), del decreto-legge 6 dicembre 2011, n. 201, convertito, con modificazioni, dalla legge 22 dicembre 2011, n. 214, avviato con delibera n. 54/2015. Conclusione del procedimento”;*

VISTA la delibera dell’Autorità n. 106/2018, del 25 ottobre 2018, recante “*Misure concernenti il contenuto minimo degli specifici diritti che gli utenti dei servizi di trasporto per ferrovia connotati da oneri di servizio pubblico possono esigere nei confronti dei gestori dei servizi e delle infrastrutture ferroviarie”;*

VISTA la delibera dell’Autorità n. 130/2019, del 30 settembre 2019, recante “*Misure concernenti l’accesso agli impianti di servizio e ai servizi ferroviari”;*

VISTA la delibera dell’Autorità n. 156/2020 del 15 settembre 2020, che ha approvato la “*Metodologia per l’esame dell’equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico ai sensi dell’art. 12 del d.lgs. 112/2015 e dell’art. 14 del regolamento di esecuzione (UE) 2018/1795 della Commissione”;*

VISTA la delibera dell’Autorità n. 95/2023, del 31 maggio 2023, recante “*Conclusione del procedimento avviato con delibera n. 11/2023. Approvazione dell’atto di regolazione afferente alla revisione dei criteri per la determinazione dei canoni di accesso e utilizzo dell’infrastruttura ferroviaria approvati con la delibera n. 96/2015 ed estensione e specificazione degli stessi per le reti regionali interconnesse”;*

VISTA la delibera dell’Autorità n. 51/2024, del 18 aprile 2024, recante “*Delibera n. 95/2023. Formulazione proposte tariffarie per le reti regionali interconnesse alla infrastruttura ferroviaria nazionale e disposizioni in materia di canoni e tariffe relativi all’orario di servizio 2024-2025”;*

VISTA la nota prot. 41449/2024, del 22 aprile 2024, con la quale il competente Ufficio dell’Autorità ha dato indicazione a tutti i gestori di reti ferroviarie regionali interconnesse che ancora non vi avessero provveduto di predisporre la prima bozza del PIR 2026 articolando, per quanto pertinente, i contenuti del documento ed i relativi allegati secondo quanto previsto dai più recenti *template* predisposti dall’Associazione *RailNetEurope* (RNE) per definire la *Network Statement Common Structure* (NSCS) e reperibili all’indirizzo <https://rne.eu/organisation/network-statements/>;

VISTA la nota del 30 settembre 2024, assunta al prot. 92330/2024, con cui Ferrovienord S.p.A., gestore dell’infrastruttura ferroviaria regionale

interconnessa afferente alla Regione Lombardia, ha trasmesso la bozza finale del PIR 2026, comunicando che nel corso della consultazione effettuata sulla prima bozza del documento sono state formulate alcune osservazioni da parte degli *stakeholders*;

VISTA la tabella trasmessa in allegato al citato prot. ART 92330/2024, in cui sono riportate le osservazioni formulate nel corso della consultazione, nonché le relative controdeduzioni e determinazioni finali del gestore;

CONSIDERATO che l'Autorità, nel rispetto di canoni di ragionevolezza, proporzionalità e compatibilità con le caratteristiche specifiche delle singole reti regionali interessate, sta assicurando un percorso di progressivo allineamento dei contenuti minimi dei Prospetti informativi della rete (nel seguito: PIR) che i gestori delle infrastrutture regionali interconnesse devono predisporre in conformità a quanto previsto dalle disposizioni normative vigenti, anche alla luce delle specificazioni che l'Autorità stessa ha individuato, tra l'altro, in esito all'esame dei PIR del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale;

CONSIDERATO che in fase di redazione della bozza finale del PIR, FN, su richiesta della Regione Lombardia, ha introdotto un "Catalogo di Capacità", contenente l'elenco delle tracce orarie che i richiedenti capacità possono utilizzare;

CONSIDERATO che la suddetta introduzione del "Catalogo di Capacità" non è stata oggetto della consultazione effettuata sulla prima bozza del PIR, in cui non era presente;

RILEVATO che l'introduzione del suddetto "Catalogo" equivale, di fatto, alla costruzione ex-ante dell'orario di servizio ed appare in contraddizione con la circostanza che il PIR di cui trattasi continua a prevedere un capitolo relativo alle regole per l'allocazione della capacità, atte a garantire il soddisfacimento di tutte le richieste di accesso, attraverso l'applicazione delle classiche procedure di loro valutazione e compatibilizzazione;

RITENUTO che non possa considerarsi corretta la scelta di subordinare, tramite l'introduzione del "Catalogo di capacità" proposto, lo svolgimento dei compiti allocativi della capacità che la normativa vigente pone in capo al gestore, come già previsto dal citato d. lgs. 422/97, alle esigenze dell'organizzazione del servizio di TPL regionale, che la Regione concedente può certamente far valere attraverso l'utilizzo di strumenti quale il Contratto di Servizio e l'eventuale stipula di Accordi Quadro;

RITENUTO che l'introduzione di un "Catalogo di capacità" potrà, eventualmente, essere prevista per gli orari di servizio successivi a quello a cui il PIR si riferisce - fatte salve le eventuali ulteriori valutazioni di opportunità che l'Autorità si riserva di effettuare in relazione all'evoluzione del mercato - ed a condizione che, in ogni caso, il gestore provveda a sottoporre l'introduzione di tale strumento ad una

specifica consultazione che coinvolga in maniera adeguata i potenziali richiedenti capacità per l'effettuazione dei servizi di trasporto sull'infrastruttura;

CONSIDERATO

che, dall'esame della documentazione pervenuta con la citata nota prot. ART 92330/2024, sono emersi alcuni aspetti e tematiche per cui risulta necessario adottare apposite indicazioni e prescrizioni, riguardanti in particolare:

- l'indizione di una consultazione sull'eventuale introduzione del "Catalogo di capacità";
- le informazioni da fornire periodicamente sugli Accordi Quadro sottoscritti da richiedenti capacità pluriennale, nonché sui loro eventuali aggiornamenti;
- l'integrazione, con riferimento ai criteri di priorità per l'allocazione della capacità, delle tipologie di servizio previste;
- le informazioni relative ai valori tariffari, nonché alle tempistiche relative al processo di loro determinazione;
- l'adeguamento dello schema tipo di Accordo Quadro;

CONSIDERATO

che, ai sensi di quanto previsto al punto 1 del dispositivo della delibera n. 51/2024, nel corso del 2025 il gestore dovrà presentare la proposta tariffaria riferita al periodo quinquennale 2026-2030;

CONSIDERATO

che, ai sensi di quanto, altresì, previsto dalla misura 4.3, punto 3, dell'Allegato A alla delibera n. 95/2023, a partire dal 1° gennaio 2026 e sino al 31 dicembre del medesimo anno - che costituisce il primo anno del periodo tariffario quinquennale 2026- 2030 in cui la nuova tariffa sarà formalmente già in vigore ma non applicata - si adotteranno, in regime provvisorio, i canoni e le tariffe in vigore all'anno 2025 incrementati del tasso di inflazione programmata per il 2026, come disponibile alla data di presentazione della proposta di cui al precedente considerato;

su proposta del Segretario generale, visti gli atti del procedimento

DELIBERA

1. di approvare le indicazioni e prescrizioni di cui all'Allegato "A" alla presente delibera, che ne forma parte integrante e sostanziale, relative alla bozza finale del Prospetto informativo della rete 2026, trasmessa da Ferrovie Nord S.p.A. con nota del 30 settembre 2024, assunta al prot. 92330/2024;
2. le indicazioni e prescrizioni di cui al punto 1 sono recepite da Ferrovienord S.p.A. nel Prospetto informativo della rete 2026, da pubblicarsi entro il termine dell'entrata in vigore dell'orario di servizio 2024-2025;
3. contestualmente alla presentazione della proposta tariffaria riferita al periodo 2026-2030, Ferrovienord S.p.A. provvede a pubblicare un aggiornamento straordinario del PIR 2026 in cui

saranno riportati i valori dei canoni e delle tariffe per l'accesso alla infrastruttura ed ai servizi ad essa connessi, determinati, in regime provvisorio, assumendo quelli in vigore nell'anno 2025 incrementati del tasso di inflazione programmata per il 2026, come disponibile alla data della suddetta presentazione;

4. la presente delibera è comunicata a Ferrovienord S.p.A. a mezzo PEC e pubblicata sul sito web istituzionale dell'Autorità.

Torino, 20 novembre 2024

Il Presidente
Nicola Zaccheo

(documento firmato digitalmente
ai sensi del d.lgs. 82/2005)